

تصادفات جاده‌ای ایران سالانه 17 هزار نفر را می‌کشد

لعنت به جاده‌ها، اگر معنی‌شان جدایی است

گروه: اقتصادی

دو حادثه واژگونی اتوبوس در جاده‌های کشور آن هم کمتر از 24 ساعت با 7 کشته که 2 تن خبرنگار و 5 تن نیز سرباز معلم بودند، با وجود اینکه سازمان راهداری تایید کرده که مقصر حادثه اتوبوس خبرنگاران خطای انسانی بوده، اما نمی‌توان از امکانات نامناسب جاده‌ای، فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل عمومی و البته نبود قطعات برای بهسازی این ناوگان به عنوان دلایل بروز چنین حوادثی غافل شد. براساس اطلاعات منتشره توسط ناجا از سال 92 تا 98 به طور متوسط هر سال 17 هزار نفر در جاده‌ها فوت می‌کنند. این در حالی است که کل فوتی‌های حوادث جاده‌ای اتحادیه اروپا در سال 2019، 22 هزار و 756 نفر بودند. براساس آنچه سازمان بهداشت جهانی اعلام کرده رتبه ایران در خصوص تلفات جاده‌ای در میان 175 کشور، 113 است. البته که این رتبه‌بندی تا پایان سال 98 بوده و به نظر می‌رسد با وجود کاهش درآمدهای دولت و در نتیجه کم شدن بودجه عمرانی، استهلاک جاده‌ها و نبود هزینه برای نگهداری از آنها، رتبه ایران نیز افزایش یابد. به باور کارشناسان علاوه بر خطای انسانی و عوامل محیطی تولید خودروهای با کیفیت پایین نیز یکی دیگر از عوامل بروز حوادث رانندگی است. خودروهایی که هر روز فاصله بیشتری با استانداردهای جهانی می‌گیرند و طبقه متوسط به دلیل کاهش قدرت خرید خود و البته ممنوعیت واردات نمونه‌های خارجی مجبور به خرید آنهاست. به نظر می‌رسد سیاست حمایت از این خودروسازان تا اینجا نتیجه‌ای جز اجبار افراد به استفاده از خودروهای داخلی و بی‌کیفیت و افزایش مرگ و میر تصادفی نداشته است.

سهم بیشتر کشورهای
در حال توسعه از قربانیان تصادفات جاده‌ای

براساس اعلام سازمان بهداشت جهانی در سال 97 تلفات جاده‌ای در کشورهای توسعه نیافته تقریباً 3 درصد از تولید ناخالص داخلی است و البته روند تصادفات نیز به دلیل پایین بودن زیرساخت‌های مناسب مانند ناوگان حمل و نقل به‌روز و نبود کیفیت مطلوب برای جاده‌ها، تا سال 2030 بیشتر هم می‌شود و به عنوان هفتمین علت مرگ و میر در این کشورها خواهد بود. این در حالی است که 12 سال قبل، تصادفات جاده‌ای نهمین عامل مرگ و میر در کشورهای در حال توسعه عنوان شده بود. براساس برخی برآوردها روزانه حدود 3400 نفر در تصادفات جاده‌ای فوت می‌کنند؛ سالانه بیش از یک میلیون و 200 هزار نفر البته انتظار می‌رود این رقم به

2 میلیون نفر در سال نیز برسد. برآوردهای سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که 93 درصد این تصادف‌ها در کشورهای در حال توسعه رخ می‌دهد. این در حالی است که این کشورها تنها 55 تا 60 درصد خودروهای ساخته شده در دنیا را در اختیار دارند. این سازمان اعلام کرده بود که 85 درصد از افراد معلول و 90 درصد از معلولیت‌ها از تصادفات جاده‌ای هستند. با ظهور و بروز ماشین‌های هیبریدی و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی پیش‌بینی می‌شد که سهم تصادفات جاده‌ای در کشورهای توسعه یافته نیز به شدت کاهش یابد اما کاهش در کشورهای در حال توسعه رخ ندهد، چراکه در این کشورها علاوه بر پایین بودن کیفیت جاده‌ها به عنوان عوامل محیطی موثر بر تصادف، بودجه کافی نیز برای بهتر شدن شرایط آنها تعلق نمی‌گیرد.

بودجه کم و کشته‌های بیشتر

سال 96 وزارت راه و شهرسازی از کم شدن شیب نمودار قربانیان سوانح جاده‌ای گفته بود. البته که بررسی آمارهای مرگ و میر سر صحنه تصادف که توسط ناجا منتشر شده، نشان می‌دهد از 17 هزار و 765 نفر در سال 93 به حدود 16 هزار و 699 نفر در سال 97 رسید و در سال 98 با وجود اهتمام دولت و مردم برای «در خانه ماندن» این رقم حدود 17 هزار نفر اعلام شد. البته که تا مهر سال 99 حدود 9 هزار و 417 نفر گزارش شد. مطالعه روند تعداد فوتی‌های تصادف در کشور از سال 93 تا 98 نشان می‌دهد که به طور متوسط بین 16 هزار تا 17 هزار نفر در کشور بر اثر تصادف فوت می‌کنند و با وجود «خودرومحوری» در کشور این رقم تا سال 1406 به 19 هزار نفر می‌رسد؛ آن چیزی که وزارت راه و شهرسازی پیش‌بینی کرده است. البته نباید از این امر غافل شد که در میانه دهه 80 کشته‌شدگان 27 هزار نفر بود. اما پیش‌بینی 19 هزار کشته در سال تا 1406 در حالی است که در کشور همسایه ترکیه، تعداد

کشته‌های جاده‌ای در بدترین سال؛ 2015 در پیک خود قرار داشت؛ 7 هزار و 530 نفر، کارشناسان بر این باورند که کم شدن تعداد کشته‌های کشور در دهه 90 نسبت به دهه 80، به دلیل کاهش یافتن سهم حمل و نقل عمومی از جابه‌جایی مسافران بوده است؛ در سال 88 حدود 26 میلیون نفر با استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی جابه‌جا شدند که در سال 95 به 16 میلیون نفر رسید. البته تولید خودرو و ارزان بودن سوخت نیز بر این روند بی‌تاثیر نبود و افراد به جای مسافرت با اتوبوس ترجیح می‌دهند با خودروی شخصی مسافرت کنند که این امر می‌توانست بر کاهش تعداد مرگ و میر تاثیر بگذارد اما افت کیفیت خودروهای داخلی در کنار عدم واردات خودروهای باکیفیت خارجی همچنین تنزل سهم بودجه عمرانی از کل بودجه کشور، آن‌گونه که باید نرخ مرگ و میر را کاهش نداد. برنامه دستگاه‌های متولی برای حمایت از خودروسازان داخلی در نهایت به تولید خودروهای بی‌انجامی که متناسب با جاده‌های کشور نیستند و هر روز بیشتر از استانداردهای روز دنیا فاصله می‌گیرند.

کاهش سهم بودجه عمرانی مخاطره بیشتر برای جاده‌ها

با استناد به بودجه کشور در دهه 90، با وجود افزایش عددی بودجه عمرانی، سهم آن از بودجه عمومی دولت کاهش یافته است. البته که این امر با وجود تشدید تحریم‌ها و کاهش شدید ارزآوری کشور دور از ذهن نبود. اما رسیدنش به زیر 20 درصد می‌تواند زنگ خطری برای توسعه و بهسازی زیرساخت‌ها در سال‌های آتی باشد، چراکه در سال‌های میانی دهه 90 که سهم بودجه عمرانی از کل بودجه عمومی کاهش چندانی پیدا نکرده بود، وزارت راه بر ناکافی بودن اعتبارات برای پیشبرد برنامه‌های نوسازی و بهسازی راه‌ها تاکید داشت. در این راستا مرداد سال گذشته امیرمحمود غفاری، معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی درخصوص میزان بودجه این وزارتخانه گفته بود: «بودجه ۳۰۰۰ میلیارد تومانی برای تامین منابع مالی مورد نیاز تعمیر و نگهداری راه‌های کشور، جوابگوی هزینه‌های موجود نبوده و کلید واژه تغییر در این وضعیت، رعایت قاعده «عدالت اقتصادی» است.» به باور او منابع مالی موردنیاز برای تعمیر و نگهداری حدود ۱۸.۵۰۰ کیلومتر شبکه بزرگراهی، ۲۶.۳۰۰ کیلومتر راه اصلی و حدود ۱۵۰ کیلومتر سایر انواع راه‌ها حداقل بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان در سال است. در حالی که یک‌هفتم این مبلغ به وزارتخانه راه و شهرسازی اختصاص داده شده است. برآیند سخنان معاون وزیر راه و

آنچه در راه‌های کشور رخ می‌دهد گویای این موضوع است که نبود منابع درآمدی کافی از یكسو و تخصیص منابع محدود به سازمان‌ها و نهادهایی که هیچ تناسبی با توسعه کشور ندارند، به زیان جان مردم تمام می‌شود.

منبع: روزنامه اعتماد 5 تیر 1400 خورشیدی